السكك الحديدية في العراق حتى نهاية الحرب العالمية الأولى

د. لمى عبدالعزيز(*)

المقدمة

لم تدخل مشاريع سكك الحديد في العراق حيز التنفيذ إلا في نهاية القرن التاسع عشر على الرغم من كثرة الدراسات والمشاريع التي قدمتها الدول الأوربية. وخاصة بريطانيا. لتنفيذ مثل هكذا مشاريع، لذلك قدم هذا البحث للكشف عن أهم المشاريع والدراسات التي تم تقديمها في هذا المجال، والتي بقيت حبراً على ورق، بسبب الصعوبات والعوائق التي وقفت حائلاً دون تنفيذها باستثناء الجزء الصغير من مشروع سكة حديد برلين – بغداد وتحديداً المنطقة المحصورة بين بغداد وسامراء الذي تناوله المبحث الأول من البحث.

في حين ركز المبحث الثاني من البحث على انفراد بريطانيا بإنشاء عدد من مشاريع سكك الحديد وتحديداً إبان فترة احتلال للعراق (1914-1918م)، والتي جاء تنفيذها تحقيقاً لأهداف آنية وعسكرية بحتة، ويقف في مقدمتها تسهيل نقل القوات والإمدادات العسكرية، وكانت هذه إحدى النقاط السلبية التي تناولها المبحث الثالث في معرض انتقاده لواقع السكك الحديدية في فترة الاحتلال البريطاني للعراق.

(*) مدرس في قسم التاريخ - كلية الآداب/ جامعة الموصل.

اعتمد البحث على العديد من الوثائق (غير المنشورة) وفي مقدمتها الوثائق العثمانية الموجودة في أرشيف رئاسة الوزراء باستانبول التي حصل الباحث على مصوراتها المحفوظة في مركز التوثيق الإعلامي التابع لوزارة الإعلام سابقاً، كما اعتمد البحث على مجموعة من الوثائق الأجنبية (غير المنشورة) والمتوافر قسم منها في دار الكتب والوثائق ببغداد، ولعل أبرزها وثائق وزارة الخارجية البريطانية، وكذلك اعتمد البحث على عدد من المصادر العربية والمعربة، فضلاً عن الرسائل الجامعية، وقد أفردت قائمة خاصة بتلك المصادر في نهاية البحث.

مدخل

شكل العراق نقطة استقطاب لكثير من الدول الأوربية، ولا سيما بريطانيا التي أولت العراق اهتماماً بارزاً، نظراً للموقع الاستراتيجي الذي يتمتع به بوصفه اقصر الطرق البرية للاتصال بالهند عن طريق الخليج العربي.

وتعد سكك الحديد إحدى هم الجوانب التي ركزت عليها بريطانيا في إطار اهتمامها بالعراق، وعلى هذا الأساس قدمت العديد من الدراسات والمشاريع الخاصة بسكك الحديد، وأجمعت على اختيار العراق مجالاً حيوياً لعبورها.

ويرقى تاريخ أول محاولة في هذا النهج إلى عام 1830م، عندما اقترح أحد موظفي السكك الحديد الهندية مشروعا للسكك الحديد يربط بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي[1]، فيما شهد العقد الرابع من القرن التاسع عشر طرح

(1) لؤي بحري، سكة حديد بغداد، دراسة في تطور دبلوماسية قضية سكة حديد برلين- بغداد حتى عام 1914م، (بغداد، 1967).

العديد من الدراسات والمشاريع المقترحة التي لم تدخل حيز التنفيذ لأسباب مختلفة[*].

وفي عام 1856م قدم وليم اندرو (William Andrew)، رئيس شركة دلهي – البنجاب والسند للخطوط الحديدية. مقترح مشروع سكة حديد (وادي الفرات)[2]، وتقوم فكرة المشروع على مرحلتين، تقوم المرحلة الأولى على إنشاء سكة حديد، تمتد من ميناء الاسكندرونة على البحر المتوسط إلى الخليج العربي، ويتم بعدها الاتصال بالهند عن طريق وسائط النقل الحديثة[3].

وحظيت فكرة المشروع بالقبول من لدن الحكومة البريطانية، وعلى أثرها تم تشكيل شركة الفرات للسكك الحديدية التي استحصلت من الحكومة العثمانية على امتياز لمد الخط، لكن المشروع لم ينفذ؛ بسبب إحجام رؤوس الأموال البريطانية عن المشاركة فيه[4].

وتلا هذا المشروع مشروعاً بريطانياً آخر وهو سكة حديد (وادي دجلة)، الذي حظي بمساندة وليم اندرو (William Andrew)، وكانت فكرة المشروع تقوم

(*) تعد بعثة فرانسيس رودن جسني (F.R. Chesney) للفترة (1830-1832م) أول من لفتت أنظار الحكومة البريطانية إلى أهمية مد سكة حديدية بموازاة نهر الفرات عبر حلب إلى الخليج العربي.

لمزيد من التفاصيل حول تلك البعثة، انظر: زكي صالح، بريطانيا والعراق حتى عام 1914م، مطبعة العاني (بغداد، 1968)، ص ص 152-159.

(2) من المفيد الإشارة إلى أن جسني كان من اشد المتحمسين لفكرة هذا المشروع.

(3) أما المرحلة الثانية من المشروع فتضمنت تمديد مد الخط بين قلعة جابر إلى بغداد، ومن ثم إمكانية مد هذا الخط إلى البصرة أو الكويت، للاستزادة، ينظر: احمد خضير السامرائي، دراسة موجزة حول \سكك حديد العراق، مطبعة السكك، (بغداد، 1972)، ص 22.

(4) بحري، المصدر السابق، ص ص 10-11.

على أساس مد خط سكة حديد تربط بينَ ديار بكر والموصل وبغداد والكويت، لكن الصعوبات المالية وقفت حائلاً دون تنفيذ المشروع[5].

ويبدو ان المشاريع كانت مجرد اقتراحات تحمس لها أصحابها، إلا أن حكومتهم أحجمت عن تقديم الدعم المالي المطلوب لتنفيذها، فقد اعتبرتها مشاريع "وهمية أو غير مربحة حاليا"[6].

أولاً: مشروع سكة حديد برلين ـ بغداد

دخلت مشاريع السكك الحديد في العراق حيز التنفيذ بعد تزايد اندفاع ألمانيا نحو الشرق، وخاصة بعد التقارب العثماني – الألماني في عهد الإمبراطور الألماني فردريك وليم الثاني (F.William 2nd 1888-1918م)[7]، وتوج هذا التقارب بحصول الألمان على امتياز لتشييد سكة حديد تمتد من برلين إلى بغداد.

وكانت هناك العديد من الأسباب السياسية والاقتصادية والعسكرية، قد دفعت الدبلوماسية الألمانية إلى بذل الجهود للحصول على موطئ قدم داخل الدولة

(5) ج. ج، لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج 4، ط2، ترجمة ديوان أمير قطر (قطر، د ت)، ص ص 2273 ـ 2274.

(6) عارضت بريطانيا فكرة إنشاء مثل هكذا مشاريع لأن هدفها الرئيس وكما يبدو إبعاد أي تغلغل أجنبي في المنطقة ضمانا لطرق مواصلاتها ومصالحها، لذا كانت سياستها تتركز بشكل رئيس على إيقاف التوغل أولا ومن ثم فهي حرة من حيث موقفها من مشاريع المواصلات المقترحة، طالما ضمنت فراغ المنطقة من أية زائر. للتفاصيل، ينظر: علي ناصر حسين، تاريخ السكك الحديد في العراق 1914-1945، (بغداد، 1986) ص 26.

(7) لمزيد من التفاصيل حول دوافع هذا التقارب، ينظر: بان غانم أحمد حياوي، العلاقات العثمانية- الألمانية 1882-1918: "دراسة تاريخية"، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2001م، ص ص 48-72.

العثمانية التي تزامنت مع ظهور ألمانيا كقوة سياسية واقتصادية على الساحة الدولية في أعقاب تحقيق الوحدة العلمانية عام 1871م، وما أعقبها من نهضة الاقتصاد الألماني وحاجة ألمانيا إلى مجالات حيوية عالمية لاستثمار رؤوس أموالها فضلا عن إيجاد أسواق جديدة لتصريف منتجاتها خارج أوربا[8]. من ثم وجد الإمبراطور الألماني فريديرك وليم الثاني، من خطوط السكك الحديد خير وسيلة لتحقيق هذا الهدف من خلال بناء شبكة من الخطوط تمتد من البسفور عبر الأناضول إلى حلب مع فرع يمتد من حلب إلى سوريا ومنه إلى شبه الجزيرة العربية، وفرع آخر يمتد عبر العراق ومنه إلى الخليج العربي فإذا ما تم مد هذه الشبكة أصبح بالإمكان ربط هذه الخطوط بالأناضول ومنها إلى وسط أوربا[9] ومما لا شك فيه فان انتشار هذه الشبكة من خطوط السكك الحديدية من شأنه أن يؤمن سيطرة ألمانيا على خطوط المواصلات بين أوربا وأسيا وتهديد النفوذ العسكري والتجاري والسياسي لبريطانيا، ولهذا السبب ولأسباب أخرى جاءت المعارضة البريطانية لإنشاء السكك الحديدية[10].

كما شكلت الأهداف الاقتصادية إحدى الأهداف الرئيسة لتوجيه أنظار ألمانيا نحو مشاريع سكك الحديد، ولا سيما سكة حديد برلين – بغداد، نظراً للثروات الكامنة في العراق، والتي تجسدت من خلال التقارير التي رفعها الخبراء الألمان الذين توافدوا على العراق من عام 1871م وتأكيداتهم المستمرة على أن العراق

---

(8) بحري، المصدر السابق، ص ص 25-26.

(9) محمد أنيس، الدولة العثمانية والمشرق العربي 1514-1914م، مكتبة الاتحاد المصرية، (القاهرة، 1981)، ص ص 270-271.

(10) لوريمر، المصدر السابق، ص 2276.

يطفو على بحيرة من النفط وان فيه "ثروات واسعة مطمورة"، ناهيك عن الاهتمام الكبير الذي أبدته ألمانيا لزراعة محصول القطن في العراق[11].

تزامنت تلك المحاولات الألمانية مع تبني السلطان العثماني (عبدالحميد الثاني 1876-1909م) سياسة تشجيع ألمانيا دون غيرها من الدول الأوربية [12]، على إقامة مثل هكذا مشاريع عبر أراضي الدول العثمانية[13]. لتحقيق أهداف عدة، لعل في مقدمتها محاولته ربط أقاليم الدولة العثمانية ولاسيما الآسيوية منها [14]،

---

(11) وضعت ألمانيا أثر حصولها على امتياز سكة حديد برلين _ بغداد العديد من الخطط للتوسع في زراعة هذا المحصول، فضلاً عن تشجيع الفلاحين العراقيين على زراعة القطن أثناء إنشاءهم لسكة حديد بغداد _ سامراء. ينظر: كاثلين. ام. لانكلي، تصنيع العراق، ترجمة محمد حامد الطائي و د. خطاب صكار العاني، مكتبة دار المتنبي (بغداد، 1963)، ص 34.

ولمزيد من التفاصيل حول الأهداف التي توختها ألمانيا من تنفيذ مشاريع سكك حديد ضمن الأراضي التابعة للدولة العثمانية، ينظر: حياوي، المصدر السابق، ص 85.

(12) أعطى العثمانيون الأفضلية إلى الشركات الألمانية دون غيرها من الشركات الأجنبية بالحصول على الامتيازات الاقتصادية داخل الدولة العثمانية منطلقين في ذلك من اعتبارات عدة حيث لم يسبق لألمانيا أن استولت على أراضي تابعة للدولة العثمانية إلى عدم وجود أية مصالح لهذه الدولة في الأراضي العثمانية. عبدالرحمن البزاز، العراق من الاحتلال حتى الاستقلال، ط3، (بغداد، 1967)، ص 55.

(13) كانت الدول الغربية أبان هذه الفترة تسعى للحصول على مكاسب لها في أراضي الدولة العثمانية المترامية الأطراف التي يمكن استثمارها اقتصاديا أو عسكريا ويدخل في ذلك جهود روسيا القيصرية للوصول إلى المياه الدافئة (الخليج العربي)، ومحاولات فرنسا المستمرة للتدخل في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية بغية تعزيز نفوذها المالي فيها، وجهود بريطانيا للحصول على موطئ قدم في مصر، وفرض سيطرتها السياسة على إمارات الخليج العربي، كل ذلك آثار مخاوف السلطان وتحفظه إزاء كل مشاريع سكك الحديد التي عرضها هذه الدول لتطوير شبكة سكك الحديد في الدولة العثمانية.

ينظر: بحري، المصدر السابق، ص ص 20-25.

(14) أرشيف رئاسة الوزراء باستانبول، نوع الوثيقة: أوراق يلدز: رقم الأوراق 613، رقم الظرف 72، رقم الكارتون 4، تاريخ الوثيقة 1309هـ/ 1891م.

فضلا عن تحقيق هدف رئيس هو فرض السيطرة المباشرة على رعاياه في سوريا والعراق والجزيرة العربية، حتى لو استدعى ذلك استخدام القوة العسكرية [15]، فضلاً عن الدور الذي يمكن أن تضطلع بها هكذا مثل هذه المشاريع في تنشيط الحركة التجارية في أراضي الدولة العثمانية وكذلك الموارد التي سيدرها تنفيذ مثل هذه المشاريع على الخزينة العثمانية التي كانت تمر بضائقة مالية شديدة إثر إعلان إفلاس الحكومة العثمانية عام 1875م، وتشكيل إدارة الدين العثماني[16].

وعلى ما يبدو أن الاقتراح الألماني بإنشاء خطوط سكك الحديد وتحديداً خط سكة حديد برلين – بغداد، جاء متوافقاً مع أهداف هذه الإدارة، فالخط الحديدي المقترح يعني تامين استمرارية المواصلات بين استانبول، وسميرنا في الشمال وكذلك مع حلب ودمشق وبيروت ومكة المكرمة فضلاً عن الموصل في الجنوب والشرق[17].

---

(15) المصدر نفسه.

(16) من المفيد بالإشارة إلى ان هذه الإدارة تشكلت عام 1881م تألف مجلس إدارتها من مندوبي بريطانيا وفرنسا وألمانيا وهولندا وإيطاليا والنمسا-والمجر والدائنين العثمانيين المحليين "صيارفة غلطة"، واحد أعضاء إدارة الدين العثماني، وكان الغرض من إنشاء هذه الإدارة إقامة آلية للنظر في والإشراف على الإجراءات اللازمة للإيفاء بالتزامات الدولة العثمانية إزاء دائنيها، وجاء تشكيلها في إطار جهود الدول الأوربية لضمان افضل السبل لتأمين استحصال هذه الدول لديونها من الدولة العثمانية، حول ظروف تشكيل هذه الإدارة وإيرادات الحكومة التي وضعت في خدمة هذه الإدارة لتلبية طلباتها، ينظر: الكسندر اداموف، ولاية البصرة ماضيها وحاضرها، ترجمة د. هاشم صالح التكريتي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، سلسلة (53)، (البصرة، 1982)، ص ص 102-116.

(17) حياوي، المصدر السابق، ص 83.

نجحت الدبلوماسية الألمانية في مسعاها عندما تم إبرام اتفاق عام 1888م تضمن منح الحكومة الألمانية امتياز إنشاء سكة حديد حيدر باشا ـ أنقرة [18]، أعقبه حصول ألمانيا على امتياز جديد يقضي بمد الخط قونية إلى الخليج العربي مروراً ببغداد [19]. حيث تم التوقيع على الاتفاق الأولى عام 1899م[20]، ثم وقع بشكله النهائي في 15 آذار 1903م[21].

واجه المشروع ومنذ البدء مشكلات عديدة لعل أبرزها المشكلات المالية المتمثلة في عجز الدولة العثمانية عن تغطية نفقات تنفيذ المشروع، إلى جانب المشكلات السياسية المتمثلة بانقلاب الاتحاديين عام 1908م، ومحاولات بريطانيا للنفاذ في المشروع والإيقاع بين الاتحاديين وألمانيا، إذ دعت بريطانيا إلى تبني

---

(18) لوريمر، المصدر السابق، القسم التاريخي، ج1، ص 551.

(19) أرشيف رئاسة الوزراء في استانبول، نوع الوثيقة: أوراق يلدز، رقم البحث 3933، رقم القسم 14، رقم الأوراق 88/34، رقم الظرف 88، رقم الكارتون 12 الوثيقة (غير مؤرخة). أشارت وثيقة عثمانية أخرى ان الدولة العثمانية كانت قد أجرت دراسات متعددة لإنشاء الخط الحديد المذكور أعلاه وبأموال عثمانية صرفة إلا أن التقارب الألماني _ العثماني جعل الدولة العثمانية تسند إنجاز هذا المشروع إلى ألمانيا. المصدر نفسه، نوع الوثيقة: أوراق يلدز، رقم البحث 3933، رقم الأوراق 2613، رقم الظرف 72، رقم الكارتون 4، تاريخ الوثيقة 1309هـ/ 1891م.

(20) جرى الاتفاق على أن يكون تنفيذ المشروع على مرحلتين، تقوم المرحلة الأولى على ربط الدولة العثمانية ببرلين، أما المرحلة الثانية فتشمل المنطقة الواقعة بين قونية في آسيا الصغرى (تركيا حاليا) إلى الخليج العربي، بحري، المصدر السابق، ص 139.

(21) تألفت بنود هذا الاتفاق من (12) مادة، حصلت بموجبه شركة سكة حديد بغداد على امتياز بين الدولة العثمانية لمد وتشغيل سكة حديد من قونية مروراً بالأراضي السورية ومنها العراق ثم يمتد على طول نهر دجلة إلى بغداد مروراً بتكريت وسامراء وتتجه جنوبا نحو الخليج العربي، فضلا عن مواد أخرى تضمنتها الاتفاقية، للتفاصيل: ينظر:

F.R.O, F.O. 3771/148/24901. The Baghdad Railway Conversion of March 1903, Part 7.

فكرة تدويل الخط – أي جعله دولياً – من ناحية الإنشاء والإشراف على تشغيل المشروع، فقامت بمناورات سياسية جعلت المشروع وآلية تنفيذه واحداً من ابرز عناصر الخلاف بين الدول العظمى آنذاك ولم تتم تسوية الخلافات الألمانية البريطانية تحديداً إلا قبيل اندلاع الحرب العالمية الأولى[22].

أما بالنسبة للمشروع نفسه، فقد وضع الحجر الأساس له في 27 تموز 1912م حيث وصلت أول شحنة من مواد إنشاء الخط من ألمانيا، كما أنشأت أرصفة مؤقتة لتسهيل تفريغ المواد المشحونة لإنشاء الخط الحديدي[23].

وأنجزت المرحلة الأولى من الخط المقترح في أيار 1914م بطول 61.5 كم، في 1 حزيران عام 1914م تحرك أول قطار من بغداد إلى سميكة (الدجيل) [24]، وحتى إعلان الحرب العالمية الأولى أنجز من هذا الخط حوالي 120كم، بين بغداد وسامراء [25]، بنظام عريض على غرار القياسات

(22) صالح، المصدر السابق، ص 252. ولمزيد من التفاصيل حول موقف الدول الأوربية من مشروع السكة الحديدية ينظر: جواد محمد علي محمد رضا، العلاقات العراقية – الألمانية 1871-1914، رسالة ماجستير، المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية (الجامعة المستنصرية، 1982)، ص ص 139-144.

(23) صالح، المصدر السابق، ص 167.

(24) فواز مطر الدليمي، تغلغل النفوذ البريطاني في العراق 1869-1914 رسالة ماجستير، كلية الآداب، (جامعة بغداد، 1989)، ص 211. فيصل محمد الارحيم، تطور العراق تحت حكم الاتحاديين 1908-1914، مطابع الجمهور، (الموصل، 1975)، ص 223.

(25) الدليمي، المصدر السابق، ص 207، ومن المفيد الإشارة إلى أن هذا الخط شكل نسبة (2.06) من مجموع أطوال خطوط السكك الحديدية المنتشرة في الدولة العثمانية آنذاك التي وصلت إلى 58230كم، ينظر:
Brenard Lewis, The emergence of Modren Turkey, Oxford University press, (London, 1961), p. 180.

الأوربية(*). ورافق بناء هذا الخط إقامة العديد من المحطات(26)، التي أشاد بها قائد القوات البريطانية في العراق عام 1920م عندما قال: "انها متينة ومشيدة بالأسمنت على غرار الثكنات الدفاعية من ذوات الطابقين وفي كل محطة بئر ومضخة"، وحصر الألمان دوائرهم والمضخات وأحواض المياه ومحلات سكنى الموظفين والمرافق الخدمية الأخرى في ساحة واحدة(27).

إلا أن اندلاع الحرب العالمية الأولى حال دون استفادة العراقيين من خدمات النقل بالسكك الحديد.

ثانياً: سكك الحديد أثناء الاحتلال البريطاني للعراق1914-1918م

طويت مسألة الصراع والمناقشة الألمانية – البريطانية فيما يتعلق بمشاريع السكك الحديدية إبان نشوب الحرب العالمية الأولى، لتبدأ مسألة جديدة تمثلت بانفراد بريطانيا بتنفيذ هذه المشاريع خدمة لأهدافها الاستعمارية ومصالحها.

أولى الاحتلال البريطاني للعراق أهمية لمشاريع السكك الحديدية لغرض تسهيل نقل القوات العسكرية والمؤن، ولاسيما بعد هزيمة القوات البريطانية في

(*) وبموجب هذا النظام بلغ عرض السكة 4 أقدام و 8.5 انج تميزا لها عن النظام المتري الذي بلغ فيه عرض السكة 3 أقدام و 8.3 انج، ينظر: حسين، المصدر السابق، ص 34.

(26) وهي محطة الكاظمية، التاجي، المشاهدة، الدجيل وبمسافة 20 كلم بين محطة وأخرى. يراجع: وليد غفوري السامرائي، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية والقومية "دراسة في جغرافية النقل"، رسالة ماجستير، كلية التربية، (جامعة بغداد، 1989)، ص 8.

(27) حسين، المصدر السابق، ص ص 27-48.

الكوت في كانون الأول 1915م[28]، تلك الهزيمة التي أفرزتها، وعلى حد قول جون نكسن (Nicxon John) (قائد القوات البريطانية آنذاك) عدة أسباب منها، رداءة طرق المواصلات وطول خطوط الإمدادات والنقص الذي كانت تعانيه القوات البريطانية من المؤن والمعدات لعدم وصولها في الوقت الملائم[29].

وتعبيراً عن اهتمام بريطانيا بمشاريع السكك الحديدية تأسست في العراق عام 1916م مديرية للسكك الحديدية [30] التي اختير لإدارتها أحد منتسبي مصلحة السكك الحديد الهندية ويدعى ج. وايت (H.C Whit) وتزامن هذا الإجراء مع تولي وزارة الحرب البريطانية مهمة الإشراف على حملة العراق بدلا من حكومة الهند البريطانية[31].

وكان أول إجراء بريطاني في هذا المجال إرسال قوات عسكرية مجهزة للقاطرات البخارية مع خطوط السكك الحديدية والوسائد الخشبية، فقد وصلت أول

(28) طرحت فكرة إنشاء السكك الحديدية في العراق لأول مرة من قبل ارثر بارت (Arther Bart) قائد القوات البريطانية في البصرة في 28 شباط، 1915 إذ اقترح مد سكة حديد ضيقة إلى الناصرية التي لم يكن قد تم احتلالها بعد للمساعدة في حل القضايا التموينية لقوات الاحتلال، لكن حكومة الهند لم تشجع الموضوع. وتكررت المحاولة عندما تولى (جون نكسن) شؤون القيادة الذي أكد على حكومة الهند في 14 آب من العام نفسه ضرورة تزويد الجيش البريطاني بسكة حديد لمدها إلى الناصرية لإغراض عسكرية، سياسية، تجارية، لكن الحكومة الأخيرة لم توافق على ذلك للاستزادة، ينظر: سر ارنولد ويلسون، بلاد ما بين النهرين بين ولائين، ترجمة فؤاد جميل، ج 1، ط1، مطابع دار الجمهورية، (بغداد، 1969)، ص ص 334-335.

(29) حسين، المصدر السابق، ص 32.

(30) تقويم العراق لعام 1923، مطبعة العراق، (بغداد، 1923)، ص 226.

(31) حميد أحمد حمدان التميمي، البصرة في عهد الاحتلال البريطاني 1914-1921، مطبعة الإرشاد، (بغداد، 1979)، ص 379.

شحنة إلى العراق في عام 1916م، وبوشر بمد أول خط حديدي عند رصيف ميناء البصرة، كما أرسلت بمعية هذه القوات الكوادر الإدارية والفنية واشتملت على عدد من الضباط البريطانين والهنود وبنحو (150) عاملا فنيا في اختصاص مد ورص الألواح، فضلا عن وجود معاون مفتش وثلاثة (سواق قاطرة) وناظرين فنيين للعربات والقاطرات[32]، وقد تفرع من هذا الخط عدد من الخطوط الفرعية التي ربطت بين المعسكرات البريطانية وخازن التجهيز التي وصلت أطوالها إلى 30كم[33]، وفي 22 نيسان 1916م صدرت الأوامر من وزارة الحرب البريطانية بمد سكة حديد البصرة – الناصرية التي غدت العمود الفقري لسكك الحديدية العراقية[34].

واجه مهندسو السكك صعوبات ومشكلات عديدة، كان في مقدمتها: عدم القدرة على إجراء المسح الفني لبعض المناطق نتيجة للهجوم الذي كانت تتعرض له هذه الفرق من قبل بعض العشائر، ولاسيما عشيرة ابن الرشيد وعشائر أخرى، إلى جانب الضغوط التي مارستها القيادة العسكرية التي كانت تلح على إنهاء الخط – وبمقتضى الضرورة العسكرية – وبأسرع وقت ممكن[35].

---

(32) التميمي، المصدر السابق، ص 230.

(33) جير ترود بيل، فصول من تاريخ العراق القريب، ترجمة جعفر الخياط، (بيروت، 1971)، ص 352، ومثال على هذه الخطوط الفرعية الخط التي تصل بين البصرة والزبير، للتفاصيل، ينظر: دار الكتب والوثائق (بغداد)، وثائق الاحتلال البريطاني، الإدارة المركزية 2/707، رقم الوثيقة 15، ص 5.

(34) حسين، المصدر، ص36.

(35) دار الكتب والوثائق (بغداد)، وثائق وزارة الخارجية البريطانية، اف، او 371 و 13407، اكس لام 93770، رقم الوثيقة 5، ص 27.

وعلى ما يبدو أن هناك عوامل أخرى كان لها تأثيرها في تحديد اتجاه هذا الخط، منها السيطرة على مصادر المياه – ولاسيما الآبار – بغية تحقيق هدفين رئيسين، أولهما: تأمين احتياجات القوات العسكرية البريطانية من مياه الشرب، وثانيهما: القضاء على انتفاضات القبائل العراقية الثائرة، ومن جانب آخر تجاوز القائمون على مد هذا الخط المناطق المعرضة للفيضانات[36].

أنجزت الفرق البريطانية العاملة هذا الخط في 29 كانون الأول 1916م، على الرغم من الصعوبات الكثيرة التي جابهتها، وكان الخط بطول (212) كم، واتسم بقلة تكاليفه قياسا إلى المشاريع الاخرى التي تم إنجازها وذلك لسهولة الأرض وانبساطها مما جعلها سهلة المراس، فضلا عن ندرة الأنهر والقنوات التي كانت تحتاج إلى إقامة القناطر مما سهل مد السكة[37].

وكأجزاء مكملة فقد أقيمت عدة مراكز شرطة أو كل إليها مهمة حماية خطوط السكك الحديدية، ومحطات القطار التي تم إنشائها والتي تفاوتت أعدادها من منطقة إلى أخرى، فعلى سبيل المثال وصلت أعدادها ما بين الشعيبة والناصرية إلى 24 محطة[38].

---

(36) المصدر نفسه، اف، او 3417، اكس / ام 7739، رقم الوثيقة 5، ص 29.

(37) حسين، المصدر السابق، ص38.

(38) دار الكتب والوثائق (بغداد)، وثائق وزارة الخارجية البريطانية، المصدر السابق، رقم الوثيقة (5)، ص 29: حسين، المصدر السابق، ص 39. وأمام حاجة القوات البريطانية المحتلة للأحجار وباقي المواد الأولية في جبل سنام والتي يمكن الاستفادة منها في بناء الخطوط الحديدية، فقد بوشر بإنشاء خط فرعي من سكة حديد بصرة ـ ناصرية، وهو خط بصرة ـ زبير ـ جبل سنام بطول 37كم وبنظام (متري)، ينظر: السامرائي، سكك حديد العراق...، المصدر السابق، ص 10.

كان من المؤمل تحقيق الاتصال بين البصرة وبغداد، إلا أنه برزت ثغرتان حالتا دون ذلك، وخاصة في سكة حديد وادي الفرات، الأولى كانت بين الحلة ومفرق أور وتأجل إنجازها إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى[39]، أما الثغرة الثانية فامتدت بين بغداد والحلة، بوشر بإنجازها في مطلع عام 1918م وبطول (97.5) كم وبمقياس (عريض)[40].

أما بالنسبة لخطوط السكك الحديدية على محور نهر دجلة، فقد واجهت قوات الاحتلال، صعوبات عدة، أثرت سلبا على سرعة إنجاز الخطوط يقف في مقدمتها: كثرة الأنهار وصعوبة وصول السفن البحرية المحملة بمواد إنشاء السكك الحديدية إلى القرنة [41]. ناهيك عن صعوبة تامين الأيدي العاملة [42]. لكن الضرورات العسكرية الملحة أجبرت بريطانيا على تجاوز هذه الصعوبات ومحاولة البدء بتنفيذ عدد من خطوط سكة الحديد.

بدأت المرحلة الأولى من السكك الحديدية التي تم إنشائها على نهر دجلة في مايس عام 1917م، تم خلالها إنشاء خط حديدي ما بين القرنة والعمارة [43]. وفي

(39) أجلت القوات البريطانية المحتلة إنجاز تنفيذ هذا الجزء إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى متذرعة بعدم إمكانية توفير مستلزمات إنجاز هذا الخط.

(40) تفرع من هذا الخط فرع آخر ربط ما بين مدينة الحلة والكفل، فقد هدفت قوات الاحتلال من إنشائه تحقيق عدة أهداف منها: إحكام سيطرتها على المنطقة، بالإضافة إلى تامين نقل حاجة جيش الاحتلال من المحاصيل الزراعية من الكفل إلى الحلة ومن ثم إلى بغداد، حسين، المصدر السابق، ص 40.

(41) شكري محمود نديم، حرب العراق 1914-1918م، شركة النبراس للنشر، (بغداد، 1954)، ص 219.

(42) ولسن، المصدر السابق، ص 119.

(43) لضرورات عسكرية بحتة مد هذا الخط إلى منطقة شيخ سعد _ السدة (سنبات) على بعد ثمانية أميال شرق الكوت ومنها قرية عتاب على بعد عشرة أميال جنوب الكوت باتجاه نهر الفرات وذلك عام 1917م، حيث

أعقاب إخفاق القوات البريطانية في السيطرة على الكوت وسعيا من القوات البريطانية لتأمين احتياجات قطعاتها العسكرية من المواد الغذائية، فقد ابتدأ العمل بإنشاء خط لسكة الحديد بين الكوت وبغداد على الضفة اليسرى من نهر دجلة [44]، وبدأ العمل فيه في مايس عام 1917م وانتهى العمل فيه أواخر عام 1917م، وكما هو الحال بالنسبة لباقي الخطوط، فقد تم إنشاء عدد من المحطات ومنها محطة الهنيدي في بغداد (قرب معسكر الرشيد) التي استخدمت معملا لتصليح القاطرات ومخزنا للمواد الإنشائية[45].

وبعد إتمام مد خط الكوت – بغداد،لم يبقَ من مشروع بصرة – بغداد على نهر دجلة، سوى مرحلتين الأولى بين القرنة والبصرة التي تم إنشائها، فيما لم يتم إنجاز المسافة الواقعة بين العمارة والكوت، حيث بررت سلطات الاحتلال عدم إنجازها بقلة المواد الإنشائية وعدم توفر الأيدي العاملة[46]، واستعاضت عد السكك الحديد باستخدام وسائط النقل النهري [47]. ومن الخطوط الأخرى التي تم إنجازها خط بغداد – قرة غان (جلولاء حاليا) – كفري، الذي انتهى العمل به في حزيران

بلغ طول هذا الخط 30ميلا. التميمي، المصدر السابق، ص ص 337-338، بينما تذكر مصادر أخرى ان طول الخط بلغ (33.5) كم. السامرائي، سكك حديد العراق....، ص 11.

(44) من المفيد بالإشارة إلى ان هذا الخط قد تم إلغاؤه فيما بعد، حيث بررت القوات البريطانية سبب الإلغاء بتوفر شبكات النقل النهري، ينظر: سعدي علي غالب، جغرافية النقل البري في العراق، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب، (جامعة القاهرة، 1978)، ص 24.

(45) حسين، المصدر السابق، ص ص 46-47.

(46) ولسن، المصدر السابق، ج1، ص 337.

(47) طه الهاشمي، مفصل جغرافية العراق، مطبعة دار السلام، (بغداد، 1930)، ص 241.

عام 1917[48]. وكان من المقرر لهذا الخط ان يصل إلى الحدود الإيرانية، لكن العمل تأخر فيها إلى فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى[49].

وأعقب احتلال الفلوجة في 19 آذار 1917م قيام بريطانيا بتشييد خط للسكك الحديد يصل بين بغداد والفلوجة[50]، ثم جرى تمديد الخط إلى سن الذبان، وقد بلغ طول الخط (66.8) كم[51].

في الوقت نفسه تم إكمال الخط الذي أنشأته ألمانيا بين بغداد وسامراء [52]، ومنه إلى تكريت ثم بيجي وبين تكريت وبيجي[53].

---

(48) لانكلي، المصدر السابق، ص 188.

(49) السامرائي، سكك حديد العراق....، ص 11.

(50) تقويم العراق، المصدر السابق، ص 226. على الرغم من ان خط سكة حديد بغداد فلوجة من محور نهر دجلة، ولكنها كانت لخدمة الفعاليات العسكرية على محور نهر الفرات. ينظر: ولسن، المصدر السابق، ج2، هامش ص 36.

(51) أنشأت على طول هذا الخط ثمان محطات، وهي: بغداد، الكاظمية، التاجي، خان المشاهدة، سميكة، بلد، إسطبلات، سامراء، الهاشمي، المصدر السابق، ص 240.

(52) المصدر نفسه.

(53) غسان العطية، العراق نشأة الدولة 1908-1921، تقديم حسين جميل، ترجمة عطا عبدالوهاب، مطبعة دار السلام، (لندن، 1988)، ص 334.

ثالثاً: نظرة نقدية لواقع السكك الحديدية في العراق 1914-1918

ان الاهتمام الذي أولته بريطانيا إبان احتلالها للعراق، بتأسيس شبكة واسعة من خطوط السكك الحديدية التي امتدت على مساحات شاسعة من الأراضي العراقية(54)، لم يكن الهدف من إنجازها سوى تحقيق أهداف عسكرية بحتة، وهذا ما أكده ارنولد ويلسون (Arnold wilson) (وكيل الحاكم الملكي البريطاني العام في العراق) قائلاً: "إن الهدف من إنشائها لم يكن لغرض استعمالها بصورة دائمة أو تحقيق أغراض اقتصادية تجارية بل كان جل قصدها نقل الجيوش والعتاد والمهمات الحربية لتسهيل الحركات العسكرية إبان الحرب العامة"(55).

وهذا ما حدث فعلاً عندما أقدمت سلطات الاحتلال على رفع معظم الخطوط الفرعية – التي سبقت الإشارة إليها – والتي تم إنجازها بعد الانتهاء من الفعاليات العسكرية(56).

ولم يكن لخطوط سك الحديد التي أنشأتها بريطانيا في الحرب العالمية الأولى أي دور اقتصادي بالنسبة للمجتمع العراقي، بل على العكس، إذ لا يخفى

---

(54) قدرت أحد المصادر مجموع أطوال خطوط السكك الحديد في العراق حتى عام 1920م بحوالي (1653.6) كم، حيث امتدت هذه الخطوط من الشرقاط شمالا حتى ميناء البصرة جنوبا، ومن بغداد باتجاه الشرق إلى خانقين، فضلا عن خطوط فرعية كان يتم إنشاؤها وفق ما تقتضيه مصلحة قوات الاحتلال البريطاني. السامرائي، سكك حديد العراق...، ص11.

(55) ولسن، المصدر السابق، ج1، ص 334.

(56) من الجدير بالذكر ان أحد المصادر تشير إلى ان جميع خطوط السكك الحديدية قد تم قلعها بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى باستثناء خط سكك الحديد بين مدينتي البصرة والناصرية. ينظر: ستيفن همسلي لونكريك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر الخياط، ط 1، منشورات مكتبة اليقظة العربية، (بغداد، 1985)، ص 152.

الآثار الاقتصادية السلبية التي خلفتها مد مثل هذه الخطوط على السكان فقد أدت إلى الإضرار بالإنتاج الزراعي بسبب الاعتماد الكبير على استخدام الفلاحين عمالا في عمليات مد السكك[57] التي أدت إلى تدمير وإتلاف الكثير من الأراضي والمحاصيل الزراعية.

وعلى ما يبدو ان الحاجة العسكرية الملحة لمد مثل هذه الخطوط حتمت السرعة في التطبيق، مما اثر على طبيعة المشاريع المنجزة ونوعيتها، ويمكن تلخيصها بما يأتي:

-التباين الحاد في مقاييس خطوط السكك الحديدية:

استخدمت قوات الاحتلال البريطاني النظام المتري في إنجاز معظم الخطوط التي تم إنشائها في العراق[58]، وجاء تصميم هذه الخطوط مخالفا للأنظمة الشائعة في أوربا – النظام العريض – الذي شيدت ألمانيا نموذجاً له بين بغداد وسامراء، الأمر الذي اثر على عملية شحن البضائع، فكان لابد من تحويل البضائع المشحونة من الشمال بالقطار الى الخط الثاني في بغداد تمهيداً لنقلها إلى البصرة، في الوقت الذي استخدمت عبّارة خاصة لحمل البضائع من شرق بغداد إلى غربها

(57) النعيمي، المصدر السابق، ص 495.

(58) حاولت سلطات الاحتلال تقديم تبريرات مختلفة لعدم استخدامها (النظام العريض) في إنشاء هذه الخطوط، ولعل أبرزها: ارتفاع تكاليف وصعوبة الحصول على المواد الإنشائية وغيرها من التبريرات، للتفاصيل، ينظر: حسين، المصدر السابق، ص ص 57-58.

عبر نهر دجلة، الذي أدى في النهاية إلى تأخر عمليات الشحن [59]، علاوة على تعرض بعض البضائع إلى التلف والضرر[60].

فضلا عن ذلك لم تكن هذه الخطوط من النوع الجيد والجديد، فقد قامت بريطانيا بقلع بعض خطوط سكك الحديد التي تربط بين المدن الهندية ومن ثم استخدمها لإنجاز عدد من خطوط سكك الحديد بين المدن العراقية [61]، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تعداها إلى القاطرات التي وصفت بأنها عبارة عن مجموعة غير متجانسة من العربات القديمة والمستعملة جلبت من سكك حديد الهند، الأمر الذي أحدث كثيراً من المشكلات عند تشغيلها في العراق، فعلى سبيل المثال، شكل جنوح القطار في الأيام الممطرة واختفاء الخطوط بين الطين، غدا الظواهر المألوفة [62]. ولم يعد بإمكان هذه القاطرات السير وبالسرعة الاعتيادية البالغة (60) ميلا في الساعة[63].

وأدى عزوف القائمين على إنشاء هذه الخطوط – بفعل عامل السرعة – على إجراء المسح الجيولوجي لطبيعة التربة العراقية والتعرف على تراكيبها إلى حدوث تخسفات ومطبات في اكثر الخطوط، مما تطلب الصيانة المستمرة، وتعطل النقل على هذه الخطوط بين فترة وأخرى [64]، فقد كانت خطوط السكك الحديدية دائمة التعرض لهجمات العشائر العراقية القاطنة على طول الخطوط، ومثال على

---

(59) لانكلي، المصدر السابق، ص 188.

(60) غالب، المصدر السابق، ص 25.

(61) سعيد حمادة، النظام الاقتصادي في العراق، المطبعة الامريكانية، (بيروت، 1938)، ص 311.

(62) حسين، المصدر السابق، ص 53.

(63) الهاشمي، المصدر السابق، ص 243.

(64) السامرائي، سكك حديد العراق ...، ص 10.

ذلك تعرض خط سكة الحديد الواصل بين منطقة الخر والمحمودية إلى هجمات رعاة الماشية[65]، في حين فضلت سلطات الاحتلال البريطانية استخدام الطريق المائي الذي يصل بين بغداد والبصرة على استخدام خط سكة حديد بغداد – البصرة بسبب تعرض بعض المناطق في هذا الخط الحديدي إلى هجمات وتخريب العشائر المستمر[66].

ولضمان المحافظة على الأمن ولحماية خطوط السكك الحديدية، لجأت سلطات الاحتلال البريطاني إلى تقريب بعض شيوخ قبائل البو محمد والبو دراج[67]، فقد أكد لهم المسؤولون البريطانيون أن أية امتيازات تقدم إليهم إنما ترتبط "بسلوكهم الحسن"[68]، ودرجة التعاون بينهم وبين الحكام السياسيين، ومدى نجاحهم في تهدئة قبائلهم[69].

أما بالنسبة إلى محطات سكك الحديد فقد اكتنفتها هي الأخرى سلبيات عدة لعل أبرزها: طبيعة بنائها الذي لم يتجاوز الأكواخ المبنية من القصب أو الطين [70]، في الوقت اختارت معظم أماكن هذه المحطات في مناطق بعيدة عن مراكز التجمع السكاني للحيلولة دون تعرضها للهجمات. وقد سبب هذا الاختيار مشاكل عديدة

---

(65) دار الكتب والوثائق (بغداد)، وثائق الاحتلال البريطاني، المصدر السابق، (2/707) رقم الوثيقة، (1)، ص1.

(66) عبدالله الفياض، الثورة العراقية الكبرى 1920، مطبعة دار الإرشاد، (بغداد، 1963)، ص ص253-254.

(67) وثائق وزارة الخارجية البريطانية، المصدر السابق، رقم الوثيقة (50)، ص 48، ص50.

(68) بيل، المصدر السابق، ص 76.

(69) وثائق وزارة الخارجية البريطانية، المصدر السابق، رقم الوثيقة (50)، ص 53.

(70) حسين، المصدر السابق، ص ص 56-57.

انعكست أثارها على النقل التجاري في العراق، وبقيت كثير من المدن العراقية المهمة وبخاصة المدن الوقعة على ضفتي نهر دجلة في المنطقة الجنوبية بعيدة عن مسارات خطوط السكك الحديد، وقد عانت هذه المدن من صعوبة نقل محاصيلها الزراعية، مفضلة الاعتماد على وسائط النقل النهرية بغية نقل المسافرين وتسويق محاصيلها الزراعية[71].

من خلال البحث لواقع مشاريع السكك الحديدية المنجزة إبان فترة الاحتلال البريطاني، فان الغرض الرئيس من إنشائها كان عسكريا، واستهدفت القوات البريطانية المحتلة من إنجازها تامين السرعة في نقل القطعات العسكرية ومواد التموين، حتى ان نفقات إنجازها فاقت التخصيصات المالية للميزانية. وهذا ما أكدته أحد التقارير المرفوعة إلى وزارة الحربية البريطانية في أوائل عام 1919م ومما جاء فيه "مما لا شك فيه ان النفقات التي صرفت خلال الحرب تتجاوز كثيراً المبلغ الذي يمكن تخمينه للسكك الحديدية تخمينا تجارياً"[72].

(71) المصدر نفسه، ص 57.

(72) هنري فوستر، تكوين العراق الحديث، ترجمة عبدالمسيح جويدة، ج1، مطبعة السريان (بغداد، 1986)، ص 380.

الخلاصة

لم تدخل مشاريع السكك الحديدية في العراق حيز التنفيذ إلا في أعقاب اندفاع ألمانيا نحو الشرق، وجهود الأخيرة للتوغل في جسم الدولة العثمانية من خلال إقامتها لشبكة من خطوط سكك الحديد والتي توجت بحصول ألمانيا على امتياز سكة حديد برلين – بغداد. إلا أن اندلاع الحرب العالمية الأولى ودخول ألمانيا في هذه الحرب ومن ثم خسارتها لهذه الحرب حال دون استمرار ألمانيا في تنفيذ مثل هذه المشاريع.

وباحتلال بريطانيا للعراق (1914-1918) دخلت سكك الحديد في العراق مرحلة جديدة إلا انه ومما يؤخذ على هذه المشاريع أن إنشاءها لم يكن يهدف إلى تطوير إمكانيات العراق الاقتصادية بقدر ما هدفت إلى تحقيق أهداف عسكرية واقتصادية لسلطات الاحتلال بدليل قيام الأخيرة باقتلاع الغالبية العظمى من هذه الخطوط حال انتفاء الحاجة إليها.

Abstract

Railwaysin Iraq up to World War I

Dr. Luma Abdulaziz(*)

The railway has been used in land transportation and in the Othmani state since the 60's of the 19th century and specially in 1866, when the first railway was opened between Azmeer and lydeen cities and that was followed by building railways in different provinces (wilaya), in the Othmani state. The Syria province (wilaya) witnessed using of the first train when the railway: Yafa- AlQuds was opened in 1892.

In Iraq, although the great number of projects and the studies of the railways which competed by the great states in supporting them, but these projects didn't come into use, for political, technical and finance considerations. Germany comes at the beginning of the great states which tried to penetrate inside the state during the project of the railway.

Baghdad-Berlin railways was considered as an important project during building railway between Anadolia and Al-Basrah harbour at entrance of the Arab gulf, but the Germans succeeded to have this privilege with its final formula in March 1903, but this privilege faced many obstacles disrupted its carrying out. one of these obstacles was the

(*) Dept. of History - College of Arts, University of Mosul.

British opposition to the project, which threatened the Germans arrival to the entrance of the Arab Gulf, and this threatened the British advantages in the area, and these problems were not settled until July 1914, the Germans started to carry out this project when the World War I started. The Germans achieved the extended part between Baghdad and Samarra at 80 mile, so the Iraqis did not get benefit from the transportation services by the railways.

At the beginning of the British occupation to Iraq in 1914, British realized the necessity of building railways in Iraq to achieve many aims such as: supplying a flexibility in its forces movement, arms and foods, in addition to the easiness of spreading these forces in occupying other parts in Iraq for the Benefit of the British occupation, and so far the Building of these lines was not for the Iraqis, but to achieve martial aims for the British occupation, one of the evidences against them is that these forces took off these lines after finishing their martial aims.